

## **LAS REDES DE CIUDADES MEDIAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA: TRANSFORMACIONES RECIENTES Y NUEVAS TIPOLOGÍAS (1950-2008)**

LUIS MIGUEL SÁNCHEZ ESCOLANO\*

Recibido: 30-03-10. Aceptado: 24-06-10. BIBLID [0210-5462 (2010-1); 46: 111-138].

**PALABRAS CLAVE:** sistema urbano, ciudades medias, tipologías geográficas, desarrollo territorial.

**KEY WORDS:** urban system, mid-sized cities, geographic typology, territorial development.

**MOTS CLEFS:** système urbain, villes moyennes, typologies géographiques, développement territorial.

### **RESUMEN**

El presente trabajo pretende analizar, dentro de un marco territorial consolidado y fácilmente identificable (la provincia de Granada), la dinámica social, económica, demográfica y territorial, seguida por las ciudades medias granadinas en las últimas casi seis décadas. A continuación, y a partir de una exploración global de su realidad en este periodo —con el análisis de variables diversas escogidas por su idoneidad en la definición de la causa estudiada—, hemos obtenido unas tipologías que nos van a permitir caracterizar redes de ciudades con comportamientos territoriales similares e identificables desde un punto de vista geográfico.

### **ABSTRACT**

The following work attempts to analyze, within a consolidated and easily identifiable territorial framework (the province of Granada), the social, economic, demographic, and territorial dynamic adopted by the mid-sized cities of Granada in the last six decades. Furthermore, and beginning with a global exploration of the reality of this period—with the analysis of different variables chosen for the suitability in the definition of the studied cause—, we have obtained some typologies that will allow us to characterize systems of cities with similar territorial behavior, identifiable from a geographical point of view.

### **RÉSUMÉ**

Ce travail tente d'analyser, dans un cadre territorial consolidé et facilement identifiable (la province de Grenade), la dynamique sociale, économique, démographique et territoriale suivie par les villes moyennes grenadines durant ces six dernières décennies. Ensuite, à partir d'une exploration globale de leur réalité pendant cette période —par l'analyse de plusieurs variables choisies pour leur adéquation avec la définition du sujet étudié—, nous avons obtenu des typologies qui nous permettront de caractériser des réseaux de villes aux comportements territoriaux semblables et identifiables d'un point de vue géographique.

\*. [escolano3@hotmail.com](mailto:escolano3@hotmail.com). Este artículo es producto del Proyecto Fin de Master realizado bajo el mismo título, dirigido por el Dr. Francisco Rodríguez Martínez y defendido públicamente en diciembre de 2009.

## 1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades medias andaluzas viven en los últimos tiempos un proceso de revalorización integral de su papel territorial, especialmente reconocido por parte de algunas líneas de investigación geográfica (destacamos aquí las obras de CARAVACA, 2006; FERIA, 2003; CAPEL, 2003) así como por la acción legislativa y planificadora de la administración pública regional (sirva como ejemplo el mismo Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía de 2006). De hecho, no sólo se está valorando su tradicional protagonismo como referencias económicas, sociales y culturales, clave en muchos ámbitos andaluces al margen de las capitales de provincia, sino que también —y en relación directa con lo anterior— se está incrementando el interés científico y el número de estudios de muy diversa condición que se centran en analizar y diagnosticar las claves territoriales explicativas que sostienen y dotan de sentido territorial a estas ciudades.

Pero el protagonismo geográfico de las ciudades medias en Andalucía no es nuevo, ni su reconocimiento científico procede de fechas recientes: desde finales del siglo XVIII y especialmente en el XIX, los viajeros románticos que visitaban nuestra región hablaban ya de una Andalucía urbana, monumental, agraria y pujante económica y demográficamente, que encontraba en estas urbes la ineludible referencia territorial para amplias zonas del interior andaluz y ciertos sectores estratégicos del litoral. Así mismo, durante el siglo XX eminentes geógrafos, sociólogos e historiadores, españoles y extranjeros, se acercaron de nuevo al fenómeno territorial de las ciudades medias andaluzas intentando abordar su compleja dimensión de referencia urbana intermedia en el espacio regional, destacando su complejo pero imprescindible papel a medio camino entre las cada vez más pujantes —demográfica y económicamente— capitales de provincia y zonas litorales, y un espacio rural inmediato cada día más despoblado y desarticulado social y territorialmente.

Correspondiendo a esta relevante y tradicional organización del tejido urbano, económico y territorial de Andalucía, quizá excesivamente enmascarada durante la etapa provincialista de la organización territorial en España (1833-1978), las nuevas líneas de investigación urbana y territorial en Andalucía, así como las directrices que siguen las políticas territoriales y de la planificación sectorial, recogen entre sus postulados una nueva formulación para el análisis de la dinámica territorial en nuestra región, contando con nuevas ideas y conceptos que permiten redescubrir el trascendental papel de estas ciudades, las vuelve a dotar de centralidad en aspectos clave de la dinámica económica y de la vida social de la región, y a su vez, llenan de sentido la importante tarea que éstas van a desarrollar en la articulación territorial de Andalucía en el siglo XXI (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010).

Estructura base del almacén urbano (no en vano los núcleos de entre 10.000 y 100.000 habitantes suponen un punto de mesura en la jerarquía urbana entre las grandes concentraciones capitalinas y el débil poblamiento rural), el estudio de las ciudades medias de la provincia de Granada y las redes de cooperación que en su seno se puedan generar, nos abre interesantes perspectivas sobre la realidad territorial de este espacio, destacando el protagonismo indiscutible de estos centros urbanos de rango medio en la generación de sinergias territoriales positivas para sí mismos y su entorno

más inmediato, y, por otra parte, nos ofrece una excusa para el análisis de muchos de los procesos territoriales más sobresalientes que se han producido en la provincia en las últimas décadas: nacimiento y desarrollo de procesos de metropolización en torno a la capital provincial, reconfiguración del espacio litoral en base a la actividad agrícola y turística intensivas, desarticulación y desertización del espacio rural... así como otros estrechamente relacionados que hemos querido tratar en este trabajo de una forma lo más transversal posible.

## 2. EVOLUCIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA DE LAS CIUDADES MEDIAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA 1950-2008

Mostramos en este apartado los resultados gráficos y estadísticos obtenidos de nuestra investigación sobre la evolución de las ciudades medias de la provincia de Granada en las últimas seis décadas. Las variables manejadas se centran, principalmente, en aspectos demográficos y sociales, así como en conceptos económicos y relacionados con la actividad, lo que nos ha posibilitado un análisis del que hemos podido obtener mucha información que ha sido clave para la realización de los apartados de diagnóstico y análisis crítico que han venido posteriormente.

### 2.1. *Cambios demográficos y redistribución territorial*

El Cuadro número 1 es la tabla principal de este apartado de análisis demográfico. En ella quedan estructurados conforme a la evolución seguida desde 1950, los datos de población de todos y cada uno de los municipios de la provincia de Granada que en este periodo de tiempo han sido ciudad media. La casuística que describen los datos es bastante completa. Desde ciudades que comenzaron siendo ciudad media a comienzos del periodo de estudio, y que, por diversos motivos, perdieron población hasta dejar de serlo, hasta ciudades que de pequeños núcleos rurales con unos pocos miles de habitantes han pasado a constituirse en ciudades medias. Contamos además con otros ejemplos de ciudades medias en claro estancamiento demográfico a lo largo de periodo de estudio, y otras, sin embargo, que han seguido evoluciones erráticas —ascendentes y descendentes— debido a diversos factores que ahora pasaremos a atender.

Entre los ejemplos de *municipios que fueron ciudades medias* al comienzo del periodo de estudio encontramos a localidades como Alhama de Granada (sólo en 1950), Cúllar-Baza (la misma situación), Huéscar (hasta 1960) y Montefrío (hasta 1970): las cuatro comparten un comportamiento similar y su evolución se debe a procesos parecidos, ya que se trata de cabeceras comarcales rurales muy afectadas por la desarticulación económica del mundo rural andaluz en esas décadas y la posterior emigración hacia zonas industriales del norte de España, Madrid, y diversos países europeos en expansión económica en esos años. Quizá en el caso de Huéscar o Montefrío el desdoblamiento se retrasa debido a que el proceso de emigración, en sus primeras fases, tiende a concentrar muchos de los emigrantes del ámbito rural más profundo

Cuadro 1. *Evolución de la población de las ciudades medias en la provincia de Granada. 1950-2008\**

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2008
Albolote					10.070	13.877	16.879
Alhama de Granada	10.564						
Almuñécar	12.448	14.603	13.251	16.141	20.461	21.420	27.544
Armillá				10.485	10.990	15.404	20.882
Atarfe					10.045	11.151	14.803
Baza	23.450	20.440	19.990	20.609	19.997	21.808	23.287
Churriana de la Vega							11.162
Cúllar-Baza	10.609						
Gabias (Las)						13.345	14.945
Guadix	30.088	24.704	19.940	19.860	19.634	18.188	20.326
Huésca	12.390	11.198					
Huétor Vega						10.743	11.103
Íllora	13.790	14.179	10.775		10.165	10.514	10.399
Loja	30.261	25.976	21.656	19.465	20.321	20.060	21.570
Maracena					12.972	16.517	20.297
Montefrío	13.698	13.874	10.804				
Motril	23.420	24.734	31.716	39.784	45.880	51.298	59.163
Ogijares (Los)						12.040	12.867
Peligros						10.385	10.848
Pinos Puente	14.947	13.915	12.734	12.238	12.995	13.422	13.551
Salobreña						10.368	12.684
Santa Fe	10.130		10.203	10.852	11.645	12.824	15.107
Zubia (La)						14.156	17.434

\*Población de hecho 1950-2001. Población de derecho de 2008.

Fuente: Rodríguez Martínez (2008) y Padrón 2008.

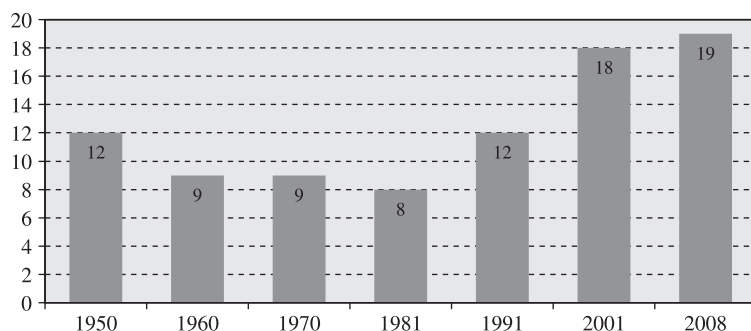
en las cabeceras comarcales, convertidas en «*ciudades etapa*», lo que consiguió que su población aguantase sobre el límite de los 10.000 habitantes algunas décadas más.

Dentro del mundo rural granadino, pero *en una posición de afirmación* (no sin pérdidas de población ostensibles acompañadas de un debilitamiento de la condición económica de su ámbito de influencia agrario), destacamos los casos de cuatro ciudades: Loja, en el poniente granadino, Guadix y Baza, en los altiplanos, e Íllora, en la comarca de Los Montes, todas ellas ciudades medias que, pese a la desarticulación de sus entornos territoriales en lo económico y en lo demográfico, consiguieron aguantar sus históricos niveles de población a lo largo de todo el periodo gracias a concentrar ellas mismas parte de la población que abandonaba el rural profundo. Por supuesto, no sin contarse en el resultado global del proceso severas pérdidas poblacionales (especialmente palpables en los casos de Guadix e Íllora). En los últimos registros, las cuatro ciudades de esta categoría destacan por vivir un periodo de expansión bastante claro, con una tendencia especialmente positiva en las últimas dos décadas (esto es más palpable y notorio en el caso de Loja).

Otro grupo de ciudades medias en la provincia sería el protagonizado por las que se encuentran *en el ámbito litoral*: hablamos de los casos de *Motril*, *Almuñécar* y *Salobreña*. La última de estas tres alcanzó el rango de ciudad media hace pocos años (censo de 2001), mientras que las otras dos, centros indiscutibles del ámbito litoral granadino desde antiguo (especialmente en el caso motrileño), mantienen la consideración de ciudad media a lo largo de todo el periodo. No obstante Motril lo hace desde una supremacía muy notable frente a Almuñécar. Pese a todo, la evolución de los tres municipios, referencias territoriales indiscutibles en nuestros días en el litoral de la provincia, es muy similar. Los tres han conocido una expansión prolongada a lo largo de todo el periodo de estudio, más débil en los primeros años, y muy pronunciada después, al abrigo del éxito de la agricultura subtropical y bajo plástico que se fue desarrollando en la comarca, y apoyado masivamente en el desarrollo de la zona como producto turístico de éxito en el ámbito mediterráneo. Mientras que Almuñécar y Salobreña se asientan especialmente en estos dos fenómenos, el caso de Motril es más complejo, ya que por su posición central y su mayor dotación de recursos territoriales y humanos, desde siempre ha sido la capital de la comarca litoral granadina. Motril cuenta entre sus pilares económicos, además del turismo y la agricultura, con el hecho de ser el centro administrativo de la zona, contar con un puerto industrial y deportivo en auge o ser sede de empresas e industrias que mantienen su influencia a lo largo de todo el litoral de la provincia, e incluso a nivel nacional e internacional.

Finalmente, nos acercamos al conjunto de ciudades medias que tienen como soporte territorial *la Vega de Granada* y las proximidades de la misma, espacio históricamente muy humanizado y urbanizado que ha conocido en los últimos años un gran desarrollo (gracias a la expansión urbana y al desarrollo de infraestructuras viarias sobre todo). Se ha constituido así una nueva área metropolitana que concentra el mayor número de ciudades medias de toda la provincia, quedando todas ellas articuladas económica, social y territorialmente con la ciudad central de Granada. En los inicios del periodo de estudio en este ámbito sólo existían dos ciudades medias: Santa Fe y Pinos Puente. Ambas eran centros rurales cercanos a la capital que sufrieron, como todas las áreas rurales de la provincia, la pérdida de población en los años de la emigración, lo que hizo que Santa Fe incluso descendiera por debajo de los 10.000 habitantes (en 1960) y ambas entrasen durante décadas en un periodo de estancamiento poblacional del que no se han recuperado de forma muy ligera hasta bien entrados los años noventa. En la misma zona de la provincia, otro grupo de ciudades medias es el que se caracteriza por haber surgido al amparo del desarrollo del área metropolitana de Granada en los últimos años: primero comenzaron a expandirse los municipios más cercanos a la capital (Armillá ya en 1981); más tarde, y con el desarrollo de las infraestructuras, algunos más alejados (Atarfe, Albolote, Maracena, Santa Fe e incluso Pinos Puente, ya en 1991); y finalmente hoy otros como Las Gabias, Huétor-Vega, Los Ogíjares, La Zubia o Peligros (en 2001) o Churriana de la Vega (ya en 2008), algunos de ellos situados en los actuales límites de la zona metropolitana.

El número de ciudades medias en la provincia ha conocido una evolución aparentemente errática, pero que se explica por diversos factores ya comentados parcialmente con anterioridad. En 1950 el número de ciudades medias ascendía hasta las 12, repre-

Gráfico 1. *Evolución del número de ciudades medias, 1950-2008*

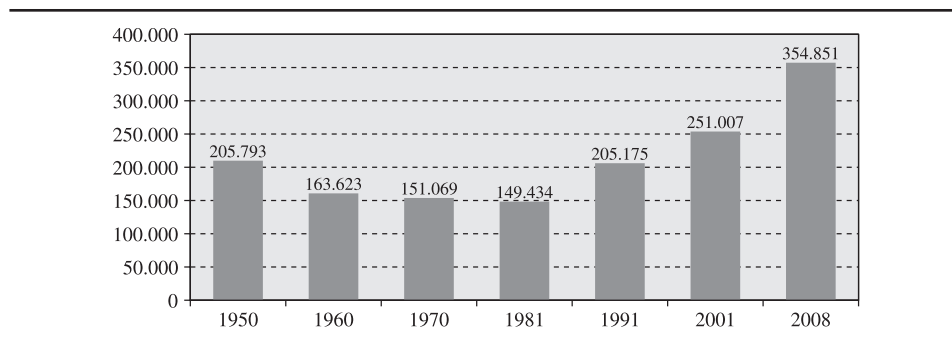
Fuente: Censos 1950-2001 y Padrón 2008 del INE.

sentadas en las cabeceras rurales (aún no despobladas por la emigración rural de los 60, 70 y 80), dos centros litorales (Motril y Almuñécar) y dos situados en la Vega de Granada (Santa Fe y Pinos Puente). En el siguiente año de registro, 1960, el número de ciudades medias desciende hasta 9, ya que Alhama de Granada, Cúllar-Baza y Santa Fe, descendieron de la barrera de los 10.000 habitantes (en los dos primeros casos nunca más volvieron a recuperar ese nivel de población). El número de ciudades se mantiene en el registro siguiente (el de 1970), recuperándose Santa Fe y perdiéndose Huéscar. Al año siguiente de registro (en 1981), se alcanza el número más bajo de ciudades medias de todo el periodo de estudio en la provincia de Granada: esto se debe a que los centros rurales siguen despoblándose (ahora se añade Montefrío) y a que los centros urbanos litorales y del actual área metropolitana aún no han comenzado su expansión demográfica definitiva.

Al año siguiente —1991—, la tendencia en el número de ciudades medias, hasta ahora marcada por el estancamiento o el decrecimiento en números globales se invierte, y comienza a crecer, pero no con los municipios que fueron ciudad media situados en el mundo rural granadino, que ya no volverán a ser ciudad media, sino con nuevos municipios en expansión espectacular procedentes del área metropolitana de Granada (antes lo fue Armilla, y ahora lo son Albolote, Atarfe, Maracena, etc). Esta tendencia se ve claramente reforzada en los dos registros siguientes hasta llegar a 2008, en los que el número de ciudades medias del ámbito rural se mantiene estable, el ámbito litoral sube ligeramente (se incorpora Salobreña a los ya existentes de Motril y Almuñécar) y es el área metropolitana de Granada la que concentra al mayor número —y aparentemente aún en expansión— de ciudades de tamaño medio de la provincia de Granada.

Todo esto que comentamos nos refiere a un escenario en el que se está produciendo un enorme trasvase de población desde las zonas rurales hacia los dos polos de atracción económica de la provincia: hacia el litoral y, sobre todo, hacia el área metropolitana de la capital. Con ello se suceden irreversibles consecuencias territoriales, que se traducen en la densificación del poblamiento y el aumento de la presión

Gráfico 2. *Evolución de la población en las ciudades medias de la provincia de Granada. 1950-2008*



Fuente: Censos 1950-2001 y Padrón 2008 del INE.

humana sobre la vega o la franja litoral provincial, y la intensificación de procesos de desertificación —humana y ambiental— en amplios sectores de la provincia.

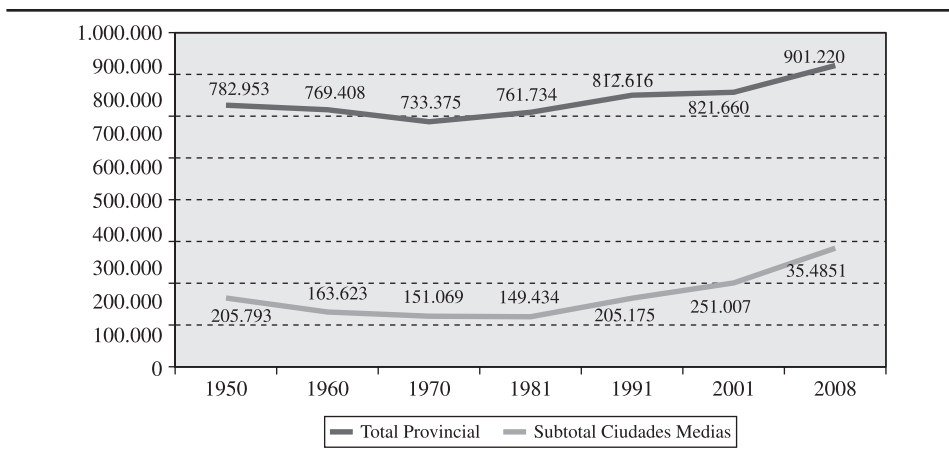
En lo que a población total se refiere, vemos como, en números globales, la población de las ciudades medias ha seguido una evolución bastante similar a la marcada por el número de ciudades existentes en cada año de referencia para este trabajo: la población, desde unos niveles determinados de partida —205.793 habitantes en 1950—, desciende, primero bruscamente (entre 1950 y 1960), y luego más ralentizada (entre 1960 y 1981) hasta alcanzar un mínimo histórico para el periodo de estudio de 149.434 habitantes en el año 1981. Esto es debido, por un lado, al enorme despoblamiento que sufrieron todas las comarcas de base agraria de la provincia, y por otro a que la zona litoral y por supuesto a que el área metropolitana de Granada aún no se encontraban en su periodo de apogeo demográfico actual.

Desde ese año de 1981 la tendencia en términos globales ha sido muy positiva, e incluso ha ganado fuerza en los últimos registros, hasta alcanzar unos niveles similares a los de 1950 en 1991 (en torno a 205.000 habitantes) y crecer de forma espectacular, al abrigo del crecimiento en el área de la Vega de Granada y el litoral de la provincia, hasta contar en 2008 con un máximo histórico para el periodo de estudio de más de 354.000 habitantes en el conjunto de las ciudades medias de la provincia.

Para corroborar algunos de los supuestos antes mencionados, nos pareció interesante retratar gráficamente la evolución seguida por las poblaciones de, por un lado, las ciudades medias de la provincia de Granada, y por otro el de la población total de esta misma provincia.

La evolución presenta un comportamiento a rasgos generales muy similar, aunque esta apreciación requiere algunos matices: ambas poblaciones caen desde el comienzo el periodo de estudio sin duda por los efectos de la fuerte emigración hacia otras regiones y países más prósperos en aquel momento, lo que se traduce en un descenso continuado del número de habitantes hasta alcanzar, en torno a la mitad del periodo de estudio, sendos mínimos históricos: pero la población provincial, con una participación

Gráfico 3. *Evolución de la población total provincial y la de las ciudades medias granadinas. 1950-2008*



Fuente: Censos 1950-2001 y Padrón 2008 del INE.

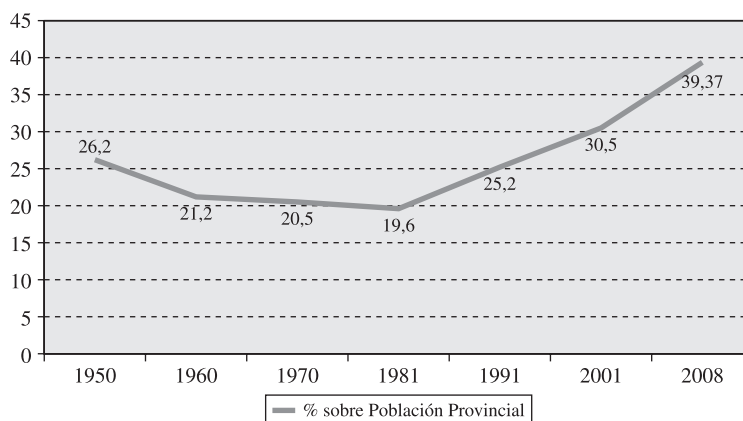
elevadísima de la población de la capital —Granada— alcanza ese mínimo en 1970 (733.375 habitantes), mientras que las ciudades medias de la provincia alcanzan ese mínimo en el 1981 (en torno a 149.000 habitantes). A partir de esas fechas comienza un periodo de recuperación demográfica que nos lleva hasta 2008, fecha en que ambas referencias conocen el máximo poblacional para el periodo de referencia temporal de este trabajo. Pero sin una relación de proporcionalidad entre estas dos cifras nuestro análisis quedaría incompleto:

En primer lugar nos referimos a la evolución de esa proporción: en 1950 la población de las ciudades medias suponía poco más del 26% sobre el total de población de la provincia, cifra que descendió, en las tres fechas siguientes hasta quedar en un 19,6% en 1981. Esto se debe a que, al igual que a los entornos rurales, muchas ciudades medias perdieron mucha población en esos años, especialmente las del mundo rural, y otras como las litorales y las del área metropolitana aún no habían dado el gran salto demográfico que sí darán en años posteriores; si a esto le sumamos el hecho de la capital provincial ganase mucha población en esos años (gran parte de ella procedente de la emigración del mundo rural de la provincia), entenderemos la pérdida de peso demográfico respecto del total provincial de las ciudades medias granadinas en estos años. A partir de esa fecha, la cifra comienza a recuperarse y entra en un periodo de crecimiento que se confirma hasta nuestros días.

En segundo lugar, nos referimos al peso de esa proporción en cada año. Y aquí podemos entrar a relacionar el peso demográfico de las ciudades medias en cada año con el número de ciudades que existen en cada fecha de referencia dentro del periodo de estudio: desde poco más de un cuarto de la población provincial en 1950 (en aquella fecha se contaban 12 ciudades medias en la provincia, la mayoría del mundo agrario



Gráfico 4. *Evolución del peso relativo de la población de las ciudades medias respecto del total provincial (=100%)*



Fuente: Censos 1950-2001 y Padrón 2008 del INE.

interior y alejado de la capital), hasta alcanzar menos de un quinto de la población provincial en 1981 (que se viene a corresponder con el mínimo histórico en ese mismo año de 8 ciudades medias); pero la tendencia se revierte positivamente desde esa fecha hasta alcanzar el 30,5% de la población provincial en 2001 (con 14 ciudades medias en esa fecha en la provincia, muchas de ellas ya litorales y del área metropolitana), y el máximo relativo 39,37% en 2008 (fecha en la que se registra también el máximo de ciudades medias con 19, 12 de ellas municipios situados en el área metropolitana en torno a la capital provincial).

## 2.2. Cambios económicos y sociales

A continuación desarrollamos un apartado de análisis estadístico y gráfico que se centra en el estudio detallado de los valores que muestran en las ciudades medias granadinas las *tasas de población activa* por sectores económicos, y ello lo hemos realizado en base a la información obtenida de los Censos de Población y Vivienda realizados por el INE en los años 1981, 1991 y 2001. Como se puede observar, las fechas de recogida de información no abarcan la totalidad del periodo de estudio de este trabajo, si bien ocupan buena parte del mismo. Esto se explica por el hecho de que los datos referidos a esta temática no son continuos a lo largo del marco temporal escogido (existe una laguna estadística en el año 1970, en el cual por un cambio de metodología y diferencias en los niveles de recogida de información respecto a otros censos, no tenemos registros válidos en esta materia), lo que dejaba deslavazada de nuestro análisis evolutivo la parte inicial del mismo (la correspondiente al periodo

1950-1960). Ello nos impedía conocer, entre otras cosas, el punto de inflexión que, en lo referido a los valores de la población activa por sectores económicos, se produjo en la transición entre unas comarcas mayoritariamente agrarias que entraban en una crisis galopante, hasta una economía de servicios dominante en la provincia situada en un nuevo marco territorial protagonizado por el auge de las ciudades medias que se desarrollan en los entornos metropolitano y litoral. Esto nos ha hecho tomar la decisión de trabajar únicamente con los registros procedentes de los tres últimos censos (1981, 1991 y 2001), —recientes y consecutivos— que nos describen y nos permiten por tanto analizar la etapa última en la evolución de las ciudades medias granadinas.

En primer lugar, queremos hacer una pequeña referencia a la primera parte del periodo de estudio (el periodo 1950-1960), para así enmarcar mejor el discurso que estableceremos más adelante. Comprobando las aportaciones estadísticas y bibliográficas realizadas sobre la materia en los últimos años, hemos encontrado algunas reflexiones interesantes a propósito de la estructura económica de las ciudades granadinas en este periodo de tiempo. Rodríguez Martínez, en su artículo sobre un aspecto relacionado con el que trata este trabajo realizado en fechas recientes (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2008), afirmaba: «la uniformidad de las ciudades medias (granadinas, se entiende) era total en cuanto que en todas había un sector primario con más del 65% de los activos, y un secundario que no llegaba al 10% (salvo Guadix, 12%)». Y continúa haciendo referencia al siguiente año de registro: «En 1960, además de salirse de la categoría tres ciudades, (Alhama de Granada, Cúllar-Baza y Santa Fe) apenas se modifica la situación; las que quedan siguen teniendo más del 55% de activos primarios sin variar tampoco los otros sectores». Y concluye su análisis afirmando: «En resumen, Granada (...) traduce en este decenio un modelo de estancamiento y bloqueo de las actividades agrarias sin solución de continuidad hasta fechas recientes». Por tanto, y según lo que nos indica el Profesor Rodríguez, sobrepasada la mitad del pasado siglo, las ciudades medias granadinas mostraban un sector primario poco evolucionado, atrasado y masivo en cuanto a su peso en la economía y el empleo, que costó mucho reconvertir pagando un alto precio en muchos casos (entrada en acción de procesos relacionados con la despoblación y la pérdida de relevancia económica).

Cuadro 2. *Población ocupada por ramas de actividad en 1981 (en %)*

<i>CENSO 1981</i>	<i>Agricultura y Ganadería</i>	<i>Industria y Construcción</i>	<i>Servicios</i>
Almuñécar	29,3	22,1	48,5
Armilla	6,9	36,9	56,2
Baza	24,9	31,4	43,6
Guadix	25,8	24,4	49,9
Loja	31,16	29,58	39,26
Motril	25,2	24,1	50,7
Pinos Puente	43,6	25,2	31,3
Santa Fe	34,6	23,3	42,3

Fuente: Rodríguez Martínez (2008) y Censo 1981 del INE.

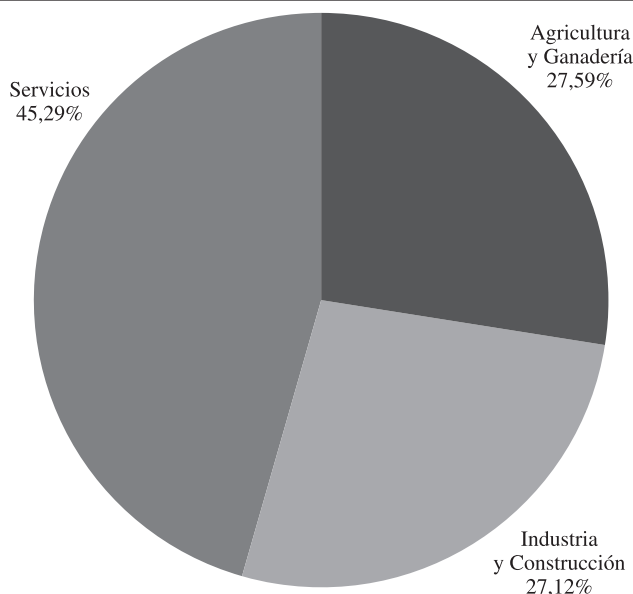
Para el año 1981, el panorama que en cuanto a población ocupada por ramas de actividad presentan las ciudades medias granadinas es, como se observa a simple vista, enormemente diverso. Los municipios del ámbito litoral (Almuñécar y Motril) presentan una estructura económica en este sentido muy similar, con un sector agrario protagonizado por una agricultura intensiva de productos subtropicales —entonces muy rentable y en expansión, pese a la crisis de la caña de azúcar—, que ocupaba a poco más de un cuarto de la población activa (29 y 25,2% respectivamente). Por otro lado, un sector secundario, ya en expansión por el inicio del crecimiento urbano al amparo del turismo creciente en la comarca, con porcentajes muy similares en ambos casos (22 y 24% cada uno). Finalmente, un sector servicios, verdadero protagonista ya de la vida económica de este espacio en estos años, que ocupaba a casi la mitad de la población en el caso de Almuñécar (48,5%) y la más de mitad en el caso motrileño (50,7%). En el resto de la provincia, el comportamiento es similar, aunque hay excepciones.

Por un lado, y en las proximidades de la urbe granadina, destacamos el caso de Armilla, que concentraba poco más de un 6% de su población activa en 1981 en el sector primario; en el otro extremo, Pinos Puente, con un 43% en este mismo sector en ese mismo año. Dos extremos que contrastan con el similar comportamiento del resto de ciudades medias en ese año. El resto de ellas rondaban, en unos casos, el 25% de población ocupada en este sector (Baza, Guadix), mientras otras rebasaban, aunque por poco, la barrera del 30% (Loja, 31,16; Santa Fe, 34,6). En el sector secundario, la ocupación de la población varía sensiblemente entre unos núcleos y otros. Mientras Armilla, sin duda por el peso del sector de la construcción, superaba el 36% de la población ocupada en esta actividad en 1981, Baza alcanzaba el 31,4% y Loja el 29,6%, el resto de municipios se mantienen en niveles en torno al 25%: Guadix un 24,4%; Pinos Puente el 25,2% y Santa Fe el 23,3%. Finalmente, en lo referido al sector servicios, pasa a ser el dominante en todos los municipios menos en uno, en Pinos Puente, donde es subdominante con un 31,3% por detrás de la agricultura. En el resto de ciudades medias como decimos, el sector servicios es el dominante ya en 1981, aunque sólo en el caso de Armilla (con un 56%) supera la mitad de los efectivos ocupados en él, caso único en las ciudades medias de la provincia, en ese año junto con Motril.

Sintetizando los valores obtenidos para el año 1981 (Gráfico 5).

Los servicios son el sector dominante en el conjunto de las ciudades medias granadinas en 1981, pese a no alcanzar aún para el conjunto de estos municipios el 50% de la población ocupada en él (se queda en un 45,29%); todo ello con un sector subdominante que es el protagonizado por la agricultura y ganadería (27,595), que está prácticamente igualado con el de industria y construcción (27,12). Todo ello nos habla de una sociedad y economía aún en transición, que no ha culminado su proceso de terciarización y que presenta una agricultura todavía muy protagonista en la vida social y económica de los municipios (exceptuando como vimos el caso de Armilla). Si bien es cierto que, como decimos, no se ha completado el proceso de terciarización, el panorama pasa a ser enormemente distinto al que podríamos haber encontrado décadas antes, por lo que no podemos minusvalorar la importancia de los cambios operados que, como veremos a continuación, tendrán sus principales efectos en fechas futuras.

Gráfico 5. *Valores relativos medios de la población ocupada por ramas de actividad en las ciudades medias de la provincia de Granada (en %). 1981*



Fuente: Censo 1981 del INE.

En este año de 1991 se han incorporado al conjunto de las ciudades medias de la provincia de Granada cinco municipios, todos ellos situados en las cercanías de la capital, cuatro de ellos directamente en su área metropolitana. Las características de estas nuevas ciudades medias, así como a los cambios producidos en las que ya lo eran, van a darnos como resultado un panorama bien distinto al de 1981.

Respecto del sector primario (agricultura y ganadería), para el conjunto de los municipios que son ciudad media en 1991 vamos a distinguir tres grupos: los que su sector primario crece respecto del año anterior y encuentra en esta fecha su máximo. Hablamos de Pinos Puente con un 64,8% de su población en este sector, e Íllora, con un 69,2%. Restando estas dos situaciones en las que la agricultura resurge para aparecer como el sector claramente dominante en cuanto a población ocupada en sendos municipios, en el resto, la situación describe una tendencia general a la baja, si bien es cierto que los valores son muy dispares. En la zona litoral (Almuñécar y Motril) el peso del sector primario se ha reducido a la mitad respecto 1981 (13 y 22,8% respectivamente), y en el caso de las cuatro nuevas ciudades medias del ámbito metropolitano, sólo en el caso de Atarfe (con 17,7%) se supera el 10% (Maracena 2,93%; La Zubia 4,77; Albolote 7,77%). El resto de municipios, cabeceras comarcales del mundo rural granadino (Loja, Guadix, Baza), el peso de este sector se ha reducido aproximadamente en un 40% en una década, rondando en la actualidad valores entre el 15-20%

Cuadro 3. *Población ocupada por ramas de actividad (en%). 1991*

<i>CENSO 1991</i>	<i>Agricultura y Ganadería</i>	<i>Industria y Construcción</i>	<i>Servicios</i>
Albolote	7,77	42,47	49,76
Almuñécar	13,00	26,23	60,77
Armillá	4,67	38,79	56,54
Atarfe	17,74	41,89	40,37
Baza	18,02	34,78	47,20
Guadix	14,15	26,71	59,13
Íllora	69,21	12,11	18,67
Loja	33,19	30,88	35,93
Maracena	2,93	42,16	54,92
Motril	22,82	24,76	52,42
Pinos Puente	64,80	15,93	19,27
Santa Fe	29,36	25,44	45,20
Zubia (La)	4,77	34,84	60,39

Fuente: Rodríguez Martínez (2008) y Censo 1991 del INE.

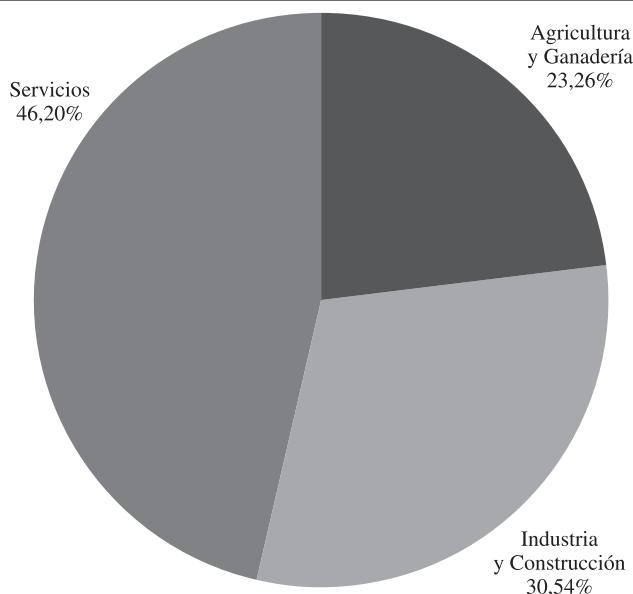
en los casos de Guadix y Baza, con peso mayor en el caso de Loja (33,19%) o Santa Fe (29,36%), ya en el sector más agrario de la vega de Granada.

En el caso del sector de la industria y la construcción, ha conocido en esta década una expansión moderada, aumentando su peso relativo en cuanto a población ocupada en todos los municipios de más de 10.000 habitantes de la provincia en 1991. Las diferencias intermunicipales son enormes: Íllora y Pinos Puente, como vimos centros rurales en auge, se sitúan en un extremo con sólo un 12,11 y un 15,9% de su población respectivamente ocupada en este sector; por contra, los pueblos situados en las inmediaciones de la capital y que empiezan a perfilarse como ciudades dormitorio en expansión, cuentan con las tasas mayores en este sentido (Maracena 42,1%; Albolote 42,4%). En un estadio intermedio se encuentran el resto de ciudades medias, con valores entorno al 25-30% en la mayoría de los casos (Guadix y Motril, como ejemplos más significativos, cuentan con un 26,7 24,7% respectivamente).

En lo referido al sector servicios, cuenta ya en 1991 con más del 50% de la población ocupada en seis de las 13 ciudades medias de ese año, y en cuatro casos más (Albolote, Baza, Santa Fe y Atarfe) supera ampliamente el 40%. Sólo en los casos de los centros urbanos con un perfil económico más protagonizado por el mundo rural (Pinos puente con un 19,27, Íllora 18,67, o Loja 33,93%), se sitúa por debajo del 40%.

En el Gráfico 6 se observa a la perfección como en 2001 se consolida el descenso del sector primario (casi un 5% menos respecto a la fecha de referencia anterior), en beneficio de la industria y la construcción (que ocupa a casi un 4% más de población respecto de 1981) y los servicios (en torno a un 1% más). Como nos permite observar el Gráfico, los servicios ganan peso lentamente en el conjunto de la población, con un imparable desplome del sector de la agricultura y ganadería y un aumento notable de la construcción.

Gráfico 6. *Valores relativos medios de la población ocupada por ramas de actividad en las ciudades medias de la provincia de Granada (en %). 1991*



Fuente: Censo 1991 del INE.

Los datos referidos al tercer año de observación —2001— ya sí que describen un panorama claramente decantado, en el conjunto de las ciudades medias de la provincia, a favor del sector de la industria y la construcción, y sobre todo, del sector servicios, con un desplome evidente del sector de la agricultura y la ganadería. En la costa, Almuñécar y Motril, a los que se une Salobreña, marcan una tendencia a la baja evidente (contando ya menos de un 10% en el caso de Almuñécar y un 15% en el de Salobreña), y que sólo se atenúa en el caso de Motril, que mantiene, por el enorme protagonismo económico de su vega en la que se dan exitosamente una agricultura intensiva tropical y ahora también de una hortalizas bajo plástico, un 24,25% de su población ocupada en este sector. En el resto de ciudades medias de la provincia, y si exceptuamos los casos de Pinos Puente (con un 24,9%), Íllora (24,5%), y Loja (con un 18,25), en el resto de ciudades medias el peso del sector primario no sobrepasa el 10% en ningún caso, con valores especialmente bajos en los pueblos del área metropolitana de Granada, ya muy urbanizados e imbricados completamente en la dinámica funcional y económica de la capital (La Zubia 1,4%, Armilla 1,85%, por poner sólo dos ejemplos demostrativos de esta tendencia).

Respecto del sector de la industria y construcción, mantiene su discreta tendencia al alza, pese a que en valores relativos esta no quede muy definida en el caso de algunos municipios por la enorme expansión que, ya sí definitivamente, se detecta en

Cuadro 4. *Población ocupada por ramas de actividad (en%). 2001*

<i>CENSO 2001</i>	<i>Agricultura y Ganadería</i>	<i>Industria y Construcción</i>	<i>Servicios</i>
Albolote	3,08	30,43	66,49
Almuñécar	8,70	23,79	67,52
Armillá	1,85	25,57	72,58
Atarfe	8,03	35,85	56,12
Baza	9,70	27,46	62,84
Guadix	4,54	24,55	70,91
Íllora	24,59	26,95	48,46
Loja	18,23	30,47	51,30
Maracena	1,65	30,64	67,72
Motril	24,25	21,23	54,52
Pinos Puente	24,93	29,28	45,78
Salobreña	14,46	29,03	56,51
Santa Fe	7,86	27,63	64,51
Zubia (La)	1,42	26,24	72,34

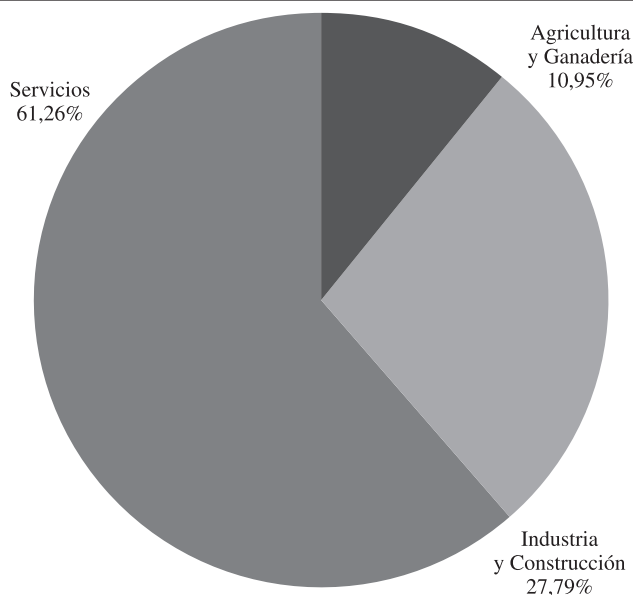
Fuente: Rodríguez Martínez (2008) y Censo 2001 del INE.

el sector de los servicios: por mantener nuestro discurso pretendidamente sintético y directo, podemos afirmar que la inmensa mayoría de las ciudades medias de Granada mantienen un sector de la industria y construcción que ocupa reiteradamente en torno al 25-30% de su población (esto ocurre en 10 de las 14 ciudades medias), y en los casos en los que este valor no se encuentra enmarcado en la referencia antes expuesta, los valores nunca permanecen muy lejos de estas cifras: Motril con un 21,23%, y Atarfe con 35,85%, sirven con su ejemplo de valores extremos en lo referido a este sector.

Finalmente, y en relación con el sector servicios, comprobamos como ha sufrido un auge espectacular: en 12 de las 14 ciudades medias supera el 50% de la población ocupada; en 8 casos, supera el 60%; y, en algunos casos, alcanza la barrera del 70%: Armilla y la La Zubia destacan en este apartado con un 72,58% y 72,34% respectivamente. Solo Íllora y Pinos Puente, ejemplos excepcionales de ciudades medias con un sector primario aún muy protagonista y un sector servicios aún en una etapa muy primitiva de expansión, permanecen por debajo del 50% de población ocupada en el sector de los servicios: Íllora se queda en un 48,46%, y Pinos Puente alcanza sólo un 45,78%.

En resumen (Gráfico 7): las transformaciones experimentadas se hacen aquí ya evidentes y manifiestas. La construcción, pese a su expansión en número reales, se mantiene estancada en valores relativos por la expansión del sector de los servicios; la agricultura y ganadería se derrumba definitivamente para quedarse en torno al 11% de la población ocupada en las ciudades medias de la provincia; y finalmente, los servicios suben un 15% respecto de 1991 para superar la barrera del 61% de la población ocupada en los núcleos de entre 10.000 y 100.000 habitantes de la provincia de Granada en 2001.

Gráfico 7. *Valores relativos medios de la población ocupada por ramas de actividad en las ciudades medias de la provincia de Granada (en %). 2001*



Fuente: Censo 2001 del INE.

### 3. SITUACIÓN GENERAL DE LAS CIUDADES MEDIAS GRANADINAS EN 2008

Completando la perspectiva evolutiva que tratamos en el capítulo anterior, nos dedicamos a continuación, con los datos obtenidos tanto del Padrón Municipal (población en 2008), como del Nomenclátor de Poblaciones y el Anuario Económico de La Caixa (evolución del paro, peso económico del comercio mayorista y minorista, de la industria, del sector agropecuario, líneas ADSL, número de centros comerciales, sedes bancarias, sector económico dominante y subdominante en cada caso etc.), al análisis de la situación actual de las ciudades medias granadinas. Nuestro trabajo se ha centrado en la selección de variables diversas que nos permitieran, a fecha de 2008, construir un perfil lo más completo posible de la realidad de estas ciudades, lo que unido al estudio evolutivo anterior y a los comportamientos comunes detectados en el mismo, nos va a permitir dar el salto explicativo que posibilite obtener y caracterizar unas tipologías geográficas para las ciudades medias de la provincia de Granada. Evitando, por problemas de espacio disponible, la exposición de las tablas y gráficos elaborados, y dando por válida esta breve pincelada sobre la tarea realizada en este apartado, exponemos a continuación las conclusiones del mismo, que no es sino la definición y caracterización de las ciudades medias granadinas agrupadas en tipologías.



### 3.1. *Redes afectadas por procesos de metropolización*

#### 3.1.1. La metropolización y los cambios en la estructura urbana de Granada y su área geográfica inmediata. Dinámica y evolución reciente

Junto con la despoblación de los núcleos rurales y el crecimiento de las grandes ciudades (alimentadas por ese mismo éxodo rural), el otro gran fenómeno socio-territorial que ha venido a alterar de forma estructural el sistema urbano español ha sido el desarrollo y crecimiento continuado en las últimas décadas (las tres últimas en el caso andaluz) de las áreas metropolitanas. La metropolización, como fenómeno urbano de indudable incidencia territorial, comprende una serie de fases que, con variabilidad temporal según los casos, se repiten en todas las ciudades principales del sistema urbano español. Tras un periodo de crecimiento continuado del municipio central (que en el caso granadino nos llevaría hasta finales de los años 60 del pasado siglo, en que la ciudad alcanzó su máximo poblacional), la periferia urbana en torno al mismo comienza a crecer debido al vaciamiento que el primero empieza a sufrir en una compleja dinámica afectada por la especialización funcional del suelo y la actividad económica de la capital. Si a esto unimos una política de usos del suelo errática (o sencillamente errónea) como la seguida por las distintas administraciones en el caso granadino, y unos planes infraestructurales tendentes a reforzar este proceso (dejando de lado los principios básicos de la ciudad compacta mediterránea y, por ejemplo, dando más facilidades al uso del automóvil privado), la dinámica se acelera y el proceso gana en dimensiones demográficas y territoriales. Se pone de esta forma en marcha un modelo de crecimiento urbano polinuclear y centrífugo, contrario al centrípeto focalizado en las grandes ciudades característico de la pasada era industrial, que en el caso granadino se mantiene hasta nuestros días.

Esta tendencia, que se inició lentamente desde finales de los 70 y que ha entrado en apogeo desde los primeros años 90, es la responsable de que los pequeños municipios rurales del entorno de la capital granadina, que apenas sumaban unos pocos miles de habitantes a mediados del pasado siglo, constituyan hoy una auténtica red urbana de ciudades de tamaño medio, compuesta por un número creciente de éstas en cada censo, y que tiene su centro y referencia principal en la capital de la provincia. Ello se manifiesta en la realidad del territorio cuando estas ciudades pasan a formar un todo económico, social y territorial con la misma ciudad de Granada, creando dentro de la provincia una nueva y complejísima realidad urbana que nos presenta nuevos retos, así como unas inmediatas (en el tiempo y en el espacio), consecuencias ambientales, sociales y económicas.

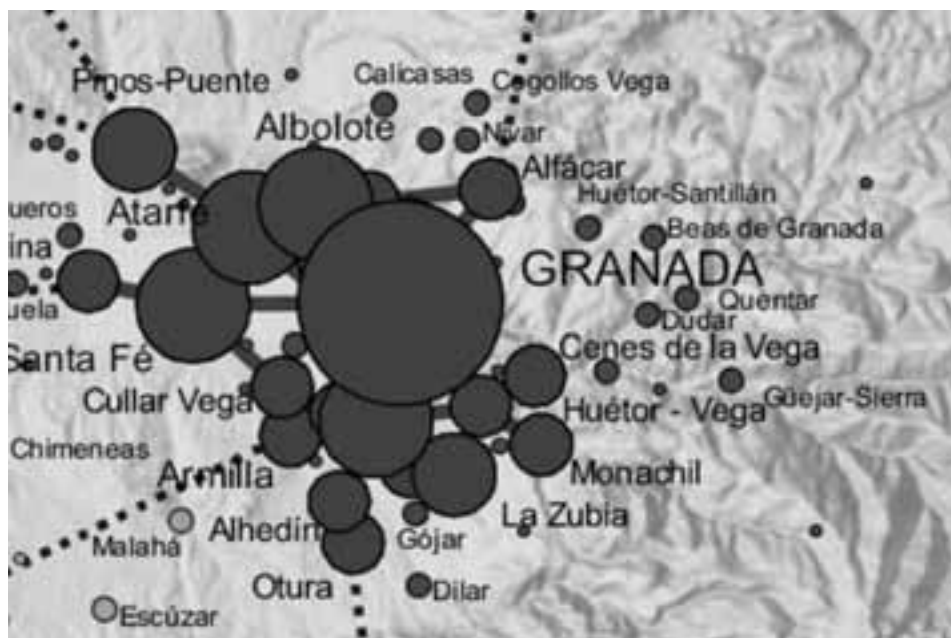
Hoy día el Área Metropolitana de Granada es una realidad territorial reconocida y tratada en la política territorial y en la planificación vigente en materia de ordenación del territorio en Andalucía. Lo que queremos destacar de ella en este capítulo es que esta realidad territorial contiene en su seno el mayor número de ciudades medias de la provincia (nada menos que 12 en el año 2008), la mayoría de ellas (exceptuando dos de los centros rurales tradicionales en la vega, como son Santa Fe y Pinos Puente), nacidas al amparo de este proceso metropolitano en las últimas tres décadas (son los casos de Albolote, Armilla, Atarfe, Churriana de la Vega, Huétor-Vega, Las Gabias, Maracena, Los Ogíjares, Peligros y La Zubia).

### 3.1.2. Caracterización de las redes de ciudades medias en el área metropolitana de Granada

El Área Metropolitana de Granada está integrada a día de hoy, y tras la reciente ampliación que ha sufrido, por 51 municipios, de los cuales 12 son estadísticamente considerados ciudades medias por encontrarse sus poblaciones entre los 10.000 y los 100.000 habitantes. El conjunto de esas 12 ciudades reúnen una población de 179.878 habitantes en 2008, lo que supone una proporción considerable sobre el total de población de toda el área para ese año, que supera ya la barrera de los 650.000 habitantes. La realidad de este espacio es que la zona pivota sobre la ciudad de Granada como referencia económica, urbana y territorial constante e indiscutible, y de cuyo empuje económico y social dependen el resto de municipios. Estos si bien concentran una gran parte de la actividad económica de la zona no pueden ni deben entenderse sin la presencia de la capital en sus proximidades. Junto con el núcleo central que representa el municipio de Granada, existen en la zona dos ejes de crecimiento que articulan el territorio en los últimos años. Uno el que encontramos en la zona sur de la capital, en el reborde tectónico de Sierra Nevada sobre la vega de la ciudad, en el que se encuentran ciudades como Huétor-Vega, La Zubia o Los Ogjares, que han conocido una expansión residencial explosiva en los últimos años, y que cuenta con una gran accesibilidad hacia el municipio central y las zonas industriales y parques empresariales del entorno. Otro gran eje de crecimiento es el protagonizado por los núcleos situados al norte de la ciudad de Granada, desde las propias inmediaciones de la misma (Maracena, Peligros) hasta alcanzar algunos kilómetros de distancia (Atarfe, Albolote), zona esta última con un gran protagonismo residencial y hasta rural, pero sobre todo caracterizada por albergar los grandes parques empresariales y de almacenamiento industrial de la comarca (Juncaril, Asegra).

El factor clave en el crecimiento de estas ciudades dormitorio en el entorno de la ciudad de Granada ha sido el hecho de que los precios del suelo en la ciudad central, unido a las limitaciones espaciales y legislativas que ésta ha encontrado progresivamente a su expansión urbana sobre la zona de vega más próxima, ha permitido que los municipios del entorno, con suelos más baratos, una mejora constante de su accesibilidad respecto de la capital, además de no contar inexplicablemente con las mismas limitaciones legislativas para la urbanización de la porción de vega situada en sus municipios, pudiesen crecer sin competencia respecto de la capital y gracias al éxodo urbano que desde ésta se ha producido. En este sentido, una referencia ineludible para conocer la dimensión y características de este proceso urbano la constituye el Plan Comarcal de 1973, el cual facilitaba deliberadamente, y antes de que se construyesen las primeras autovías en la zona, el poblamiento en la zona norte de la vega, dando facilidades a muchos municipios para que urbanizasen su porción correspondiente de suelo agrícola (AA.VV. 1973). Todo este crecimiento se hizo sin contar con un plan de servicios e infraestructuras previo y común a los municipios afectados y la capital, por lo que muchos de los problemas de congestión y escasez de servicios públicos que años después se fueron revelando se derivan de los errores cometidos en este periodo.

Más adelante, y conforme se acrecentaba en los municipios la accesibilidad a la capital, éstos entraban en un proceso de integración económica y territorial respecto

Mapa 1. *El Área Metropolitana de Granada en el sistema de ciudades del POTA de 2006*

Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

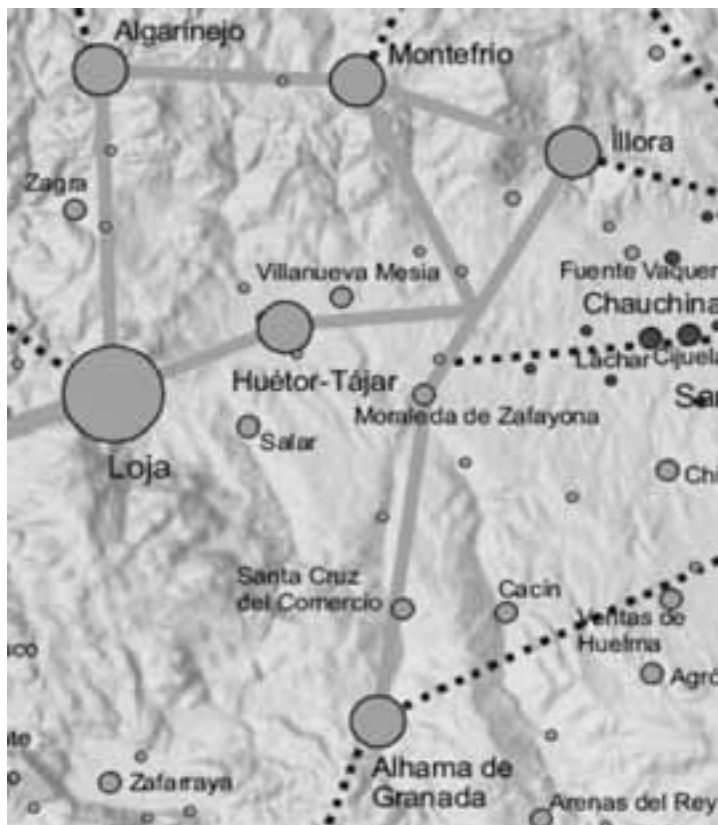
de ésta que, contando con las ventajas descritas, acababa por arrastrar a la población hacia estos núcleos periféricos, incorporándolos funcionalmente a la aglomeración. La tendencia que hoy día podemos percibir es a que se mantenga lo que hasta ahora hemos comentado, ya que el municipio central tiene prácticamente agotado el suelo urbanizable sobre el que el poder crecer y los municipios de su entorno no parecen encontrar cortapisas considerables en la planificación vigente que frenen su expansión actual. En este marco general, las ciudades medias del área metropolitana continúan (y así lo demuestran los registros aportados en este trabajo) su constante expansión, fortaleciendo su importancia demográfica y su presencia en el territorio.

### 3.2. *Redes incluidas en mundo rural.*

#### 3.2.1. El mundo rural granadino a comienzos del siglo XXI: ¿hacia la convergencia territorial?

Con una dinámica económica decadente en el último medio siglo, salvo, en algunos casos exitosos, reconducida en los últimos años en solo ciertos aspectos concretos de la vida económica y social de algunas comarcas, el mundo rural granadino ha perdido en las últimas décadas gran parte de su protagonismo económico dentro de la provincia.

Mapa 2. Loja, Íllora y el poniente granadino en el POTA de 2006

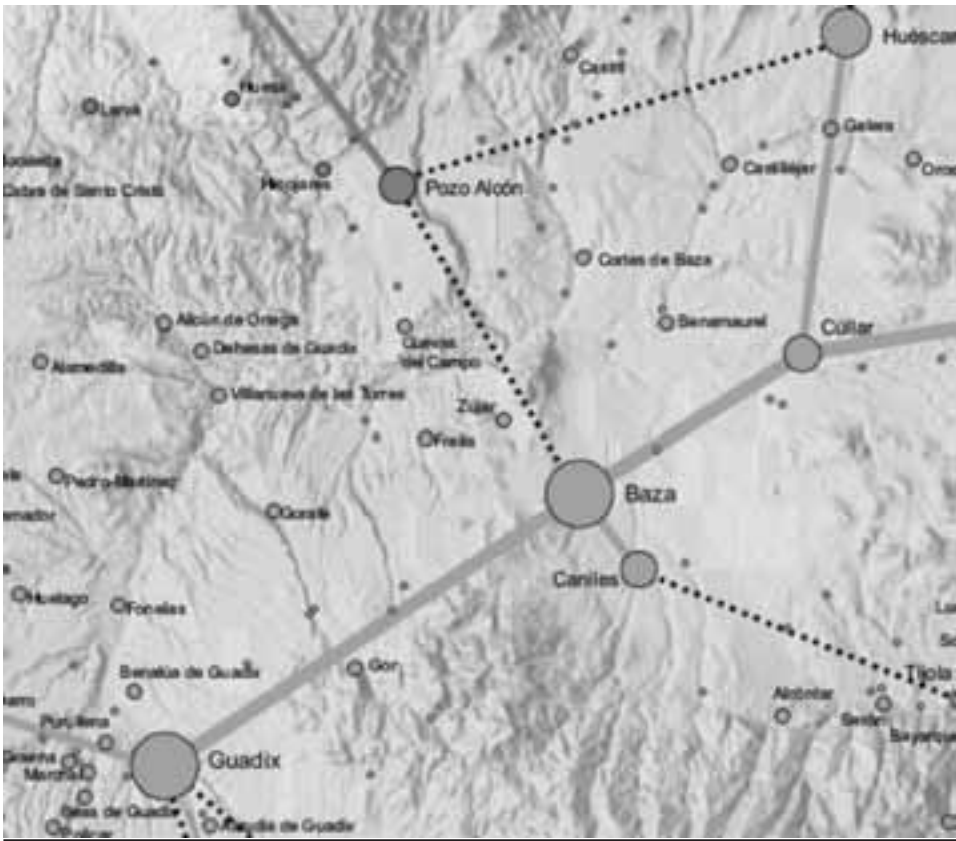


Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Esta dinámica regresiva ha llegado a manifestarse más allá de la simple dimensión económica en una pérdida de población, el abandono agrícola, la falta expectativas vitales, la carencia de iniciativa empresarial, el envejecimiento... lo que ha terminado por configurar un espacio altamente desestructurado en lo económico y lo social. Esto ha tenido, además, otras repercusiones (como pueden ser las ambientales), y enormes efectos sobre el sistema urbano.

En el momento actual contamos con un panorama de cuatro ciudades medias en el mundo rural granadino: Loja, referencia comercial, administrativa y territorial del poniente provincial y de la depresión de Granada; Guadix y Baza, situadas en sus respectivas hoyas al norte de la provincia; e Íllora, que si bien administrativamente está actualmente incluida en la aglomeración urbana de Granada, se encuentra en la vertiente sur de la comarca de los montes centralizando al entorno montañoso y rural a espaldas de la misma, por lo que, además de mostrar un comportamiento demográfico

Mapa 3. *Guadix y Baza centralizando el sistema urbano del norte provincial en el POTA*



Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

y socioeconómico claramente diferenciado del de los municipios de las inmediaciones de la capital, queda ya muy distante de la influencia de esta y los municipios de su entorno inmediato.

Llegados a este punto, es interesante advertir la existencia de nuevos proyectos infraestructurales y empresariales, con gran proyección económica futura, que pueden dar un respiro a estas economías rurales tan dependientes para su sostenibilidad y éxito de las ayudas exteriores, permitiendo en muchos casos que estas ciudades entren en dinámicas territoriales muy positivas que reviertan beneficios sobre su descompensado tejido empresarial. Hablamos de la llegada de la Alta velocidad a Loja en el marco de la conexión Granada-Antequera; también de proyectos como la creación de un gran parque empresarial de referencia en toda Andalucía Oriental en Guadix (que será sede de empresas de gran repercusión económica en el sureste de España); de la inserción de Loja y su empresariado en el Plan Turístico de Ciudades Medias

del Centro de Andalucía (junto con otras ciudades medias andaluzas como Estepa, Lucena, Écija, Alcalá la Real o Antequera); de la consolidación, aún en ciernes, del hospital comarcal de Baza; la mejora de las comunicaciones de Íllora con la Vega de Granada (ayudando a su inserción cada vez más clara en el ámbito económico de la aglomeración capitalina); de la creación y puesta en marcha de proyectos empresariales que apuestan por la calidad en temas como la producción agraria y la industria alimenticia (denominaciones de origen y referencias oficiales de calidad en productos típicos como vinos, miel, aceite, etc.) así como otros muchos. Proyectos todos ellos reflejo del interés de las administraciones y los ayuntamientos por diversificar unas economías comarcales en exceso dependientes del mundo agrícola y ganadero, que, si bien reporta suculentos beneficios a ciertos sectores de la población, muestra con recurrencia sus defectos para sustentar sobre ellos una base económica sólida que de salida a las expectativas de la sociedad rural granadina.

### 3.2.2. Los centros urbanos comarcales del agro provincial. Ciudades medias, articulación territorial e integración urbano-rural

En nuestros días, Loja, Guadix, Baza e Íllora son municipios que centralizan y organizan una enorme porción del tejido urbano provincial. Este espacio reúne unas características propias bien definidas que lo permiten diferenciarse de, por ejemplo, la zona metropolitana de Granada o el sector costero provincial. El espacio rural granadino y sus ciudades medias, como entidad geográfica reconocida con problemas y retos comunes, afronta en la actualidad un intenso proceso de reconversión económica y territorial, que entre otras cosas obliga a plantearse el papel de sus ciudades medias como centros impulsores y focalizadores del desarrollo en entornos deprimidos. Junto con a ello, se hace necesario advertir que, pese a la enorme importancia histórica y actual de estos centros urbanos como organizadores del espacio rural lejano a la capital de la provincia, hay que decir que no todo el espacio rural provincial se encuentra articulado en la actualidad en torno a ciudades medias, ya que hay una gran parte de la provincia que no conoce la existencia de núcleos urbanos de más de 10.000 habitantes con la suficiente fuerza económica y la presencia histórica que les permita organizar en torno a sí amplios espacios deprimidos, mayoritariamente habitados por una población envejecida, muy repartida en el territorio, y por lo general con rentas bajas y una escasa capacidad innovadora. Por eso pensamos que sería interesante incluir en este trabajo un comentario tan retrospectivo como prospectivo analizando el papel vertebrador que esas desaparecidas ciudades medias (que dejaron de ser tales al verse afectadas, como su entorno, por la crisis agrícola, la emigración y la falta de expectativas de desarrollo), jugaron en su momento. Son los casos de Huéscar y Cúllar-Baza, situadas en el extremo más septentrional de la provincia y de los Altiplanos; de Montefrío, situado en el centro de los Montes Occidentales; o Alhama de Granada, entre otros, centro de la comarca del Temple-Alhama sin olvidar a toda la zona suroccidental de la provincia. Estos municipios, cabeceras comarcales históricas, en algunos casos sedes eclesiásticas, judiciales o mercados de primer nivel regional, se vieron desarticulados económica y



socialmente por la sangría demográfica que hizo a sus habitantes marchar buscando un futuro mejor en otras provincias españolas y países de nuestro entorno. Con ello estas ciudades disiparon su importancia dentro de la jerarquía urbana —perdiendo su posición de preeminencia en el territorio—. Y como resultado final, quedaron desarticuladas las viejas estructuras y relaciones urbanas rurales.

En nuestros días, las cuatro ciudades medias del agro provincial, así como otros centros urbanos rurales que, por muy poco, no alcanzan la barrera estadística de los 10.000 habitantes (Órgiva y Cádiar en la Alpujarra; Albuñol en la costa oriental; Huéscar en el Altiplano; Alhama de Granada en el Temple), son la clave para conseguir reen-ganchar en los procesos de desarrollo actualmente activos a amplios espacios rurales de la provincia, consiguiendo que sean el paso intermedio necesario en la difusión de la información, la innovación, el acercamiento de los centros de decisión... a los pequeños municipios del mundo agrario granadino.

Por eso las ciudades medias son, en definitiva, la verdadera clave para reducir la creciente brecha entre una Andalucía, la litoral y metropolitana, que avanza hacia el desarrollo sin percatarse de que, a escasos kilómetros, otra Andalucía, mas pobre y problemática, no consigue resarcirse de las consecuencias de ciertos procesos económicos y sociales que tuvieron lugar hace décadas y que aún lastran, si no directamente comprometen, su futuro.

### 3.3. *Redes litorales*

#### 3.3.1. Sistema urbano y organización del espacio litoral granadino

El tercer tipo de ciudades medias que hemos considerado en la provincia de Granada son aquellas que se enmarcan en las proximidades de la costa, marco general que las relaciona en un mismo ámbito geográfico diferenciado de los dos comentados con anterioridad.

El litoral granadino cuenta en la actualidad con tres ciudades medias: el centro de referencia histórica y territorial de Motril, principal referencia empresarial y política comarcal, la más poblada de las tres ciudades y que concentra la mayor parte de la actividad económica; Almuñécar, situada en el extremo occidental de la costa junto al límite provincial con Málaga y que sigue a Motril en importancia demográfica y económica; y, finalmente, Salobreña, situada entre las dos anteriores sobre el terreno, y que ocupa en cuanto a importancia relativa la tercera posición.

Pese a existir, como vimos antes, importantes diferencias de base en cuanto a la relevancia de estas ciudades en diversos aspectos (peso demográfico o económico dentro de la provincia), no es menos cierto que la estructura económica que las sustenta y que nos permite trazar un hilo conductor explicativo para entender mejor la evolución reciente de estas ciudades viene a ser muy parecida, a lo que se une, además, su similar posición dentro del borde costero occidental de la provincia.

Al ser ciudades situadas en zona litoral, han vivido inmersas en las últimas décadas dentro del común de los procesos en los que se han visto envueltas otras comarcas del

Mapa 4. *Las ciudades medias del litoral granadino en su contexto urbano (POTA 2006): traspais rural inmediato, Alpujarra occidental y costa granadina oriental*



Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

litoral andaluz (constituyen focos de atracción demográfica, con una marcada terciarización de su vida económica, una mejora continuada de las infraestructuras...) teniendo, en el caso granadino, dos protagonistas económicos y territoriales principales: uno, la efervescencia del turismo, que entra en relación con la fuerte terciarización económica de la que hablamos; y dos, la generalización de una agricultura intensiva de hortalizas y flores que venía a sumarse a la existente de tipo subtropical (ésta última desarrollada en exclusiva dentro de nuestro país), que entronca con el importante peso que en la economía de estas ciudades mantiene el sector primario.

Pero quizá el rasgo definitorio de la zona litoral de la provincia de Granada sea que, si bien como decimos participa de las características y procesos comunes al litoral andaluz de nuestros días, lo ha hecho siempre desde el retraso y la problemática —política, empresarial o económica— más enquistada. Es cierto que llegó el turismo como recurso económico de futuro más importante para la comarca, pero llegó con décadas de retraso respecto de la vecina costa malagueña, con todos los problemas de competencia y falta de posibilidades de crecimiento que ha supuesto el hecho de que exista un producto turístico similar ya consolidado en las inmediaciones. Por otro lado, también se



expandió en la zona litoral granadina (en donde se desarrolló por primera vez) un nuevo modelo de agricultura, intensiva y en muchos casos bajo plástico, que daba excelentes rendimientos económicos y productivos, pero también ésta llegó a su apogeo con retraso respecto de otras zonas del litoral almeriense próximo, que, con un nivel muy superior de organización productiva, ya copaban para entonces los principales mercados europeos de esos productos. Todo ello, sin duda, se relaciona con la tardía e incompleta consolidación de otros elementos estructurantes de la comarca como pueden ser las infraestructuras viarias de primer nivel. La conexión con la principal aglomeración urbana provincial y el centro de la península se hace a través de una autovía aún no completamente terminada. El puerto industrial de Motril, que quiere ser reconvertido en apto para el tráfico de pasajeros y ampliar su zona deportiva, está inmerso en un proceso reciente y limitado de transformación. La conexión litoral por autovía en el marco del eje Málaga-Almería, aún no está finalizada. La conexión por ferrocarril, ya sea con Granada o por la costa con las ciudades antes citadas, ya sea de mercancías o pasajeros, está aún en proyecto (esto en el mejor de los casos, cuando no está directamente «en estudio»), etc. En relación con todo esto, destacamos el hecho de que el Plan Subregional de Ordenación del Territorio del Litoral de Granada esté aún en tramitación (desde 2006 que empezó a formularse), entre otros motivos por el hecho de que los planes sectoriales de infraestructuras para este espacio aún no están completamente definidos (AA.VV. 2010).

### 3.3.2. Dinámica reciente: el turismo y la agricultura como pilares del cambio territorial.

Como principales impulsores de los cambios operados en el litoral granadino en las últimas décadas en general, y como fortalecedores de su sistema urbano en particular, encontramos dos fenómenos económicos con una trascendencia territorial sin par en la provincia. Se trata de la agricultura intensiva y tropical y el turismo. Ambas actividades, con su reciente desarrollo, y encontrando en la comarca la base para su expansión cuantitativa y cualitativa, han conseguido erigirse en las verdaderas protagonistas de la vida económica de la zona, articulando en torno a ellas los cambios que hemos comentado en apartados anteriores sobre evolución de la población o de los porcentajes de población ocupada por ramas de actividad en cada municipio. Si realizamos un análisis a escala municipal, el que presenta un mayor peso del sector agrario es Motril (recordamos que era más del 24%), que, además de concentrar el grueso de la industria agroalimentaria comarcal y ser el centro de referencia en la prestación de servicios clave (bancarios, políticos, administrativos, sanitarios y educativos), contiene en su término la vega del Guadalfeo —inmediata a la ciudad—, y el llano litoral de Carchuna, que juntos encierran los mejores suelos agrícolas de todo el litoral granadino. Los otros dos municipios, Almuñécar y Salobreña, presentan un sector servicios mucho más dominante que en el caso motrileño, y eso se refleja en un sector turístico más presente en el conjunto de la vida económica de ambas ciudades.

Históricamente (hasta fechas recientes) la agricultura, mas enraizada en la vida económica de estos municipios, ganaba con facilidad la partida a un turismo todavía escasamente articulado, nada diversificado y mal planificado; pero dese hace pocos

años ciertos cambios avisan de que esta tendencia está debilitándose, encontrando el turismo cada día menos competencia para obtener los recursos por los que litigaba con la agricultura, traducéndose lo anterior en una desarticulación (casi completa en los municipios de Salobreña y Almuñécar) del sector agrario local, en beneficio de la creación de proyectos urbanísticos e infraestructurales creados para fomentar y respaldar la actividad turística en la zona.

### 3.3.3. Un escenario de posibilidades para el desarrollo territorial: policentrismo, redes infraestructurales y desarrollo territorial

Con todo lo anterior en este último apartado del capítulo queremos recalcar una idea principal: la costa de Granada es, en definitiva, un espacio propicio para el desarrollo, que se encuentra en un estadio aún inicial respecto de los cambios que, pensamos, tienen que venir, y que aún hay tiempo de intervenir sobre de él para evitar cometer aquí los errores que sí se cometieron en otras zonas del litoral español (pérdida del patrimonio agrícola y urbano, desastres ambientales, desarticulación del sistema urbano tradicional, urbanismo masivo, economía poco diversificada, etc.) La costa de Granada está entrando definitivamente en relación muy estrecha con los principales fenómenos territoriales que la pueden convertir en una de las zonas punteras en cuanto a nivel de vida de sus ciudadanos en Andalucía, como ya ha ocurrido con anterioridad no muy lejos de ella. En este punto es donde centramos nuestra perspectiva de análisis sobre las ciudades medias comarcales, principales referencias urbanas —históricas y actuales—, que sin duda están saliendo reforzadas del proceso emprendido y que tienen mucho que decir en el desarrollo de esta parte de la provincia y de otras comarcas limítrofes. A partir de ellas se puede comenzar a exportar su modelo de desarrollo a otras zonas de litoral (sobre todo a su parte más oriental, más desarticulada y aún hoy en proceso de integración económica con la costa occidental) y del interior más próximo (Alpujarra occidental o el traspaís serrano lindante con la provincia de Málaga). Todo apoyándose en una red urbana policéntrica, con pilar básico en las tres ciudades medias antes citadas, que se encontrarán (cuando finalicen las obras y proyectos puestos en marcha) en una situación de privilegiada comunicación con la aglomeración urbana de Granada (y por extensión con Jaén, el interior oriental andaluz y Madrid) y la Alpujarra, con las que mantendría una relación de complementariedad económica y funcional enormemente beneficiosa para ambas partes. Así como también entraría en relación con otras comarcas enormemente competitivas y productivas del litoral andaluz: el poniente almeriense y la cosa del sol malagueña.

## 4. CONCLUSIONES

La primera de ellas es destacar la *diversidad de los sistemas urbanos granadinos*. Y reiteramos en la concepción plural de estos sistemas, entendidos desde la multiplicidad de características y fenómenos que los conforman, y que los dotan, según los casos, de una personalidad diferenciada del resto. La diversidad es en geografía, y desde una

consideración más global, desde un punto de vista territorial, un valor en sí mismo. Se trata de una propiedad de los sistemas urbanos que es imprescindible mantener para no desvirtuar las características intrínsecas a nuestra herencia territorial, que es, a su vez, necesario proteger de tendencias depredatorias y dañinas que la pueden vaciar de contenido o, directamente, amenazar, y que se hace imprescindible gestionar con cierta sensibilidad desde la planificación vigente.

En segundo lugar queremos hablar sobre la significativa *singularidad de estas ciudades*. Singularidad que, como en muchos otros casos, reside en la peculiar evolución que estos centros urbanos han tenido en unas décadas de profundas transformaciones sociales y económicas, en estrecha relación con sus entornos geográficos inmediatos, con los que han compartido un mismo devenir histórico y por los que se han visto influidas en gran medida durante, al menos, el periodo de estudio que abarca este trabajo.

El tercer aspecto de nuestra labor que queremos comentar es el que se refiere a la *visión de conjunto* que hemos mostrado en nuestro proyecto para la totalidad de la provincia de Granada, ya que más allá de ceñirnos exclusivamente a las comarcas con presencia de ciudades medias, hemos intentado analizar la dinámica provincial como un todo insertado en un conjunto geográfico con personalidad propia.

Por otro lado, si bien como decimos nuestra labor tenía como continente a la provincia de Granada, no es menos cierto que hemos intentado no menospreciar la relevancia que las *conexiones territoriales* con territorios vecinos tienen en relación con la dinámica urbana provincial, y más concretamente, en el papel que juega en la configuración actual de las ciudades medias granadinas.

Además, en nuestra labor ha quedado confirmado que las áreas urbanas, sólo entendidas como entes urbanos asociados en red, con procesos de cooperación activos a todos los niveles (institucional, económico, social...), y si es posible, también asociadas a espacios productivos especializados, pueden llegar a ser, como ciudades y como redes territoriales, *espacios innovadores*. Tratamos, por citar algunos ejemplos significativos, el tema de la prometedora relación territorial entre Loja y Antequera, las posibilidades que de la cooperación territorial entre la costa y la aglomeración urbana de la capital podrían derivarse con una mejora de las infraestructuras viarias... y por supuesto abordamos también la situación contraria: la desestructuración y la falta de expectativas que acompañan a espacios con ciudades medias como Guadix y Baza, situadas al margen de la dinámica territorial imperante y mal conectadas con espacios productivos e innovadores que podrían serles complementarios a diversos niveles.

## 5. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- AA. VV. (2008): «Anuario económico de La Caixa» La Caixa. Barcelona.
- AA. VV. (1950-2001): «Censo de población y vivienda» Instituto Nacional de Estadística (INE). Madrid.
- AA.VV. (2008): «Padrón Municipal». Instituto Nacional de Estadística (INE). Madrid.
- AA.VV. (1973): «Plan Comarcal de Granada» Ministerio de Obras Públicas. Madrid.
- AA.VV. (2006): «Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)». Consejería de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Ordenación del Territorio. Sevilla.

- AA.VV. (1999): «Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada». Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.
- AA.VV. (2010): «Plan de Ordenación del Territorio del Litoral de Granada» (en tramitación). Junta de Andalucía. Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.
- BELLET, C.; LLOP, J. M. (Ed.) (2000): «Ciudades intermedias: urbanización y sostenibilidad». Ed. Milenio. Lleida.
- CAPEL, H. (1972): «La validez del modelo *rank-size*». *Revista de Geografía*, vol. VI, n.º 1. Madrid.
- , (1974a): «Estudios sobre el sistema urbano». Universidad de Barcelona. Barcelona.
- , (2002b): «Ciudades, arquitectura y espacio urbano» *Mediterráneo Económico*, Colección de Estudios Socioeconómicos. Caja Rural Intermediterránea-Cajamar.
- CARAVACA, I. (y otros) (2009): «Dinamismo, innovación y desarrollo en ciudades pequeñas y medias de Andalucía». Consejo económico y social de Andalucía. Junta de Andalucía. Sevilla.
- FERIA, J. M. (1992): «El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados». Instituto de Desarrollo Regional. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.
- , (2003a): «El sistema urbano andaluz» en *Geografía de Andalucía*. Ariel. Barcelona.
- GONZÁLEZ, G. (2006): «Innovación, redes y territorio en Andalucía». Universidad de Sevilla. Sevilla.
- LÓPEZ-CASERO, F. (Coordinador) (1989): «La agrociedad mediterránea: estructuras sociales y procesos de desarrollo». MAPA. Madrid.
- MÉNDEZ, R. (Coordinador) (2007): «Dinámica de las Ciudades de Andalucía». Instituto de Estadística de Andalucía. Sevilla.
- MÉNDEZ, R.; MICHELINI, J.; ROMEIRO, P. (2006): «Redes socio-institucionales e innovación para el desarrollo de las Ciudades Medias». *Revista Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales* N.º 38. Ministerio de Vivienda. Madrid.
- PRECEDO, A. (2004): «Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI: Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa». Síntesis. Madrid.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (2008): «Cambios en las ciudades medias andaluzas durante el último medio siglo» En Homenaje a D. Joaquín Bosque Maurel, Real Sociedad Geográfica. Madrid.
- , (2007a): «La ciudad de Granada como núcleo articulador de la economía y el territorio» *Diario IDEAL 75 aniversario*. Granada.
- , (1985b): «Granada: Medio físico y desarrollo». Universidad de Granada. Granada.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. y SÁNCHEZ ESCOLANO, L. M. (2010): «Cambios en el sistema urbano intermedio de Andalucía: significado geográfico y nueva funcionalidad urbana» (Comunicación). Oviedo-Santander. *Congreso de Geografía Urbana*. AGE. U. de Oviedo y U. de Santander. AGE.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. y ZOIDO, F. (2004): «Desarrollo territorial y desigualdades en Andalucía». *Boletín AGE*. Madrid.
- SÁEZ, F. J. (dir.) (2000): «La economía de Granada en los albores de un nuevo siglo». Universidad de Granada y Cámara de Comercio de Granada. Granada.
- SORRIBES, J. y FARINÓS, J. (2006): «El fracaso de las experiencias de gobierno metropolitano en España». En J. Romero y J. Farinós (eds.) *Gobernanza Territorial en España*, Universidad de Valencia. Valencia.
- TERÁN DE, M. (2004) «Baja Andalucía» en *Ciudades Españolas (estudios de geografía urbana)*. Real Academia de la Historia. Madrid.
- ZOIDO, F. (1996): «El hecho metropolitano en Andalucía. Consideraciones sobre su funcionalidad, ordenación e institución». En *Cuadernos Económicos de Granada*. Caja Granada. Granada.